

FORD ESITTELEE NYT



**VUODEN 1938 UUDEN KUORMA-
VAUNUSARJAN, JOUKOSSA KOKO-
NAAN UUSI 1½ TONNIN ALUSTA**

**UUTTA TYYLIÄ + UUTTA MUKAVUUTTA + KAKSI
V-8 MOOTTORIA NYT ENSI KERTAA SAATA-
VISSA MYÖS KUORMAVAUNUJEN SARJASSA**

FORD V-KAHDEKSIKON SEITSEMÄS MENESTYSVUOSI

UUSI 1½ TONNIN FORD V-8 KUORM AVAUNU TEKEE PUOLIRASKAIDEN KUORMIEN KULJETUKSEN EN TISTÄ TALOUDELLISEMMAKSI

Juuri tätä on kaivattu! Tämä Fordin uusi kevyt kuormuri kuljettaa taloudellisesti ne kuormat, jotka ovat liian kevyitä 134-tuuman ja 157-tuuman alustoille ja toisaalta liian raskaita 112-tuuman pakettivaunuille. Uuden puoliraskaan kuormurin akselinväli on 122 tuumaa ja se on varustettu säästeliäällä, mutta riittävän tehokkaalla 60-hevosvoiman V-8 moottorilla.

V-8 moottori sopii pieneen tilaan, joten ohjaajan hytille ja kuormalavalle jää runsaasti tilaa. Tälle uudelle alustalle ovat ominaisia samat laatupiirteet, joiden ansiosta suuremmat Ford-kuormavaunut ovat niin luotettavia. Kehys, jouset ja akselit on siten suunniteltu, että ne helposti kestävät paljon suuremman rasituksen kuin niiden hyväksytty kantokyky edellyttää. Mutta samalla on konealusta rakennettu mahdollisimman keveäksi. Sille voidaan rakentaa sopiva kori melkein mihin tarkoitukseen tahansa.

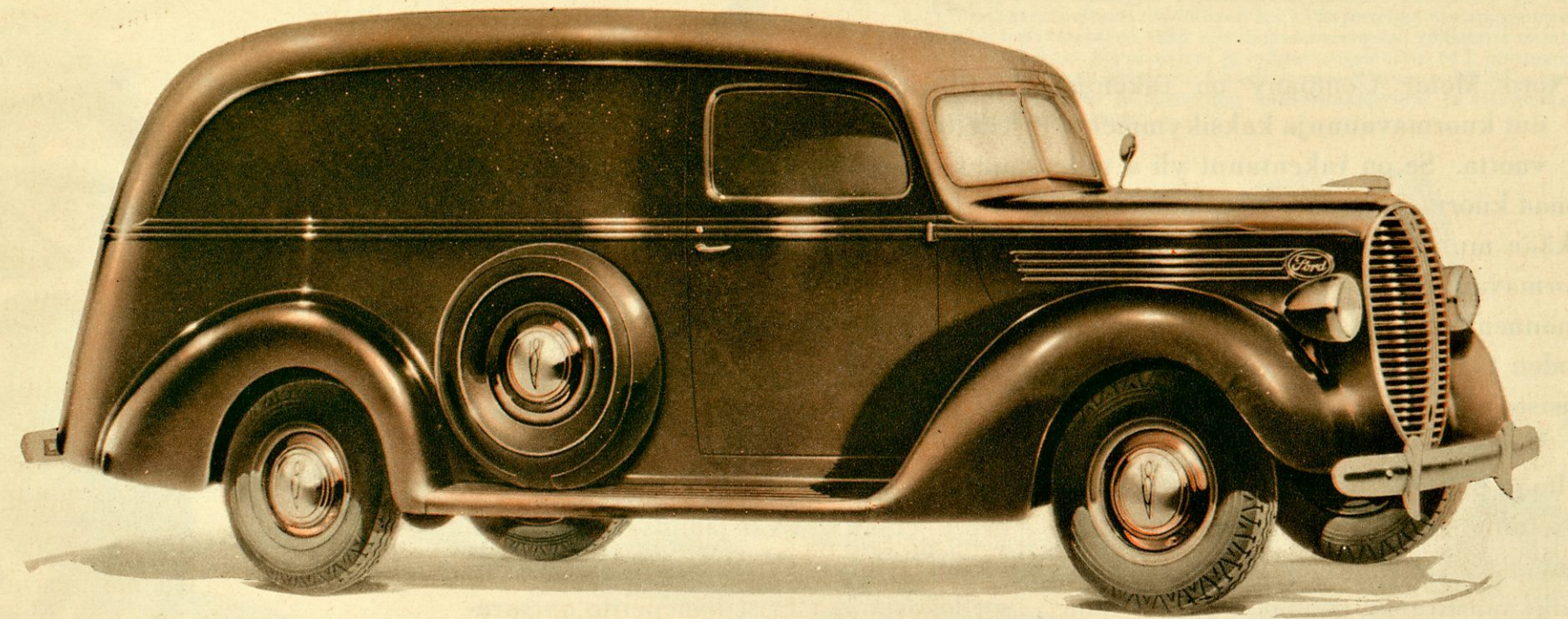
KUKA TARVITSEE UUTTA 1½ TONNIN KUORMURIA? Kuka sitä ei tarvitsisi? Se

FORD V-8
60 HV.
'SÄÄSTÖMOOTTORI'

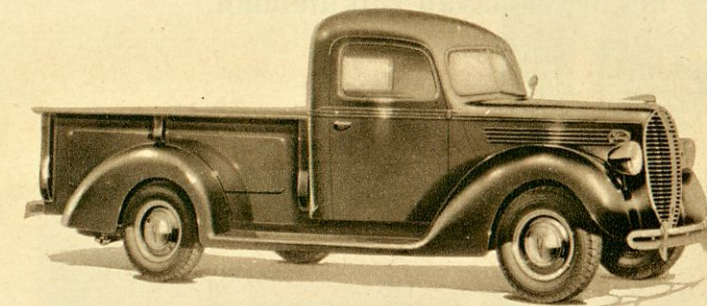
on tarpeellinen ja välttämätön leipureille, sekatavarakaupoille, pesuloille, vesijohtoliikkeille. Meijereille, maitokaupoille, maanviljelijöille, kuljetusliikkeille. Tehtaille, rahtausliikkeille ja tavaratiloille. Niin, tuskinpa on sitä liiketoimintaa, joka ei voisi edullisesti käyttää tätä uutta ja kätevää Ford V-8 ansiovaunua.

Nyt kun palkat nousevat ja kuljetuskustannukset muutenkin ovat kohoamassa on tämä uusi kevyt vaunu tervetullut apuneuvo kaikille ansiotointa harjoittaville. Se alentaa kuljetuskustannukset mahdollisimman pieniksi.

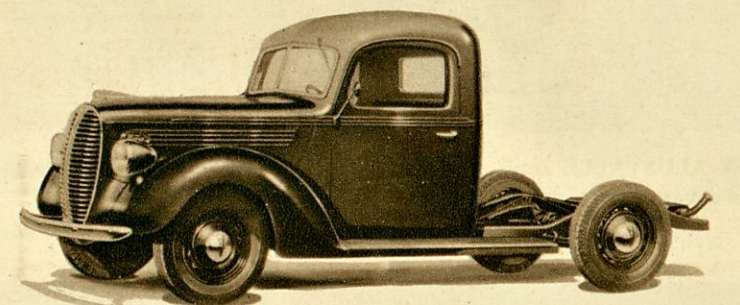
Nyt on teidän paras harkita, voisiko tämä uusi ansiovaunu säästää Teille aikaa ja rahaa. Voisitteko sen avulla laajentaa liikettänne ja lisätä asiakkaittenne lukumäärää? Ford-myyjä neuvottelee kanssanne mielihyvin näistä kuljetuskysymyksistä. Hänellä on laaja kokemus erilaisten kuljetuskysymysten ratkaisemisesta. Käyttäkää hänen asiantuntemustaan apunanne. Se ei velvoita Teitä mihinkään.



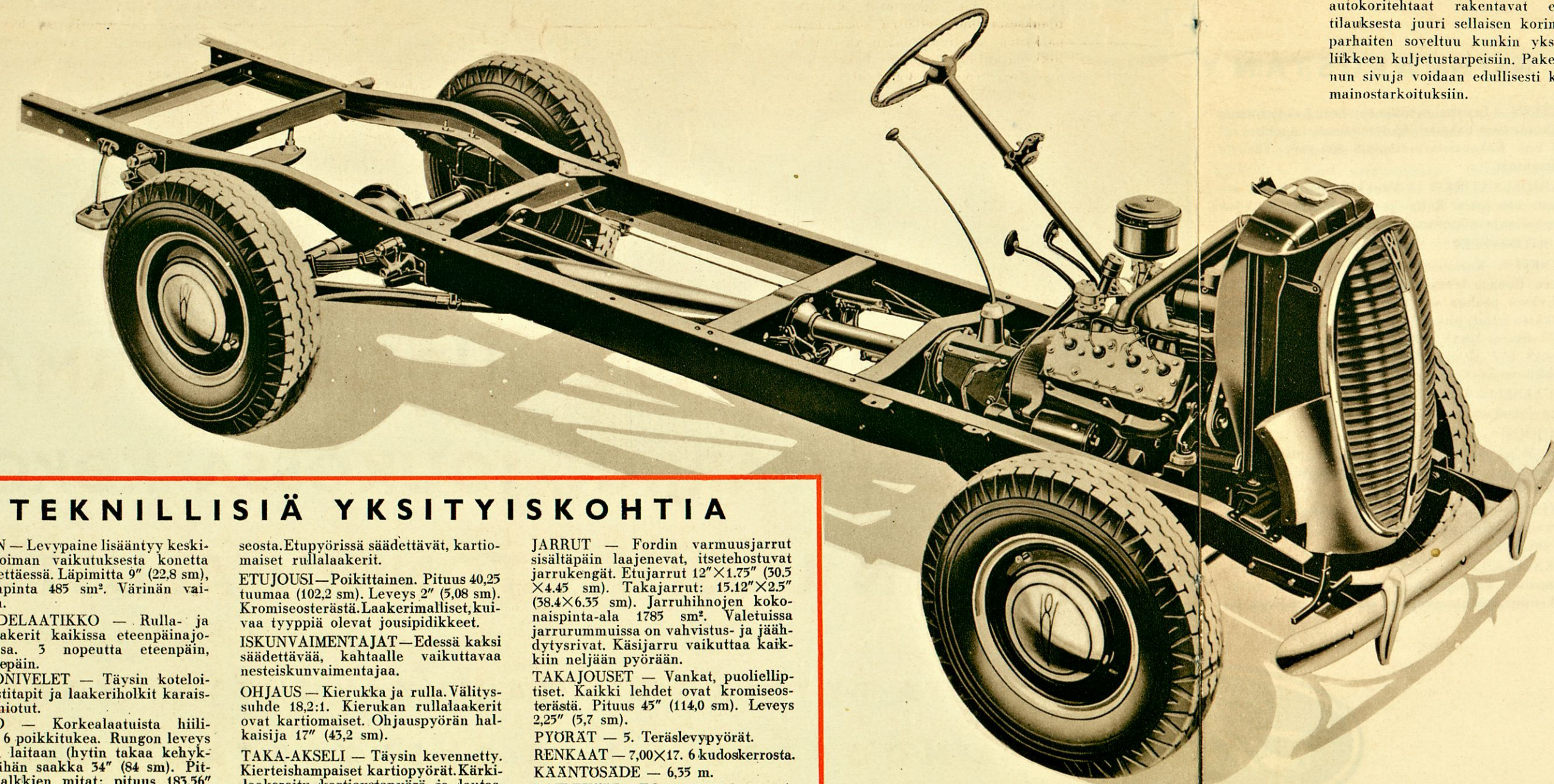
PAKETTIVAUNU. 112" kuorma-alustalle voidaan rakentaa erittäin käytännöllinen pakettivaunu. Kuvassa nähdään amerikkalainen umpinainen pakettivaunun kori. Lattiatilan pituus 107,27", leveys 55,4", korkeus 55,21". Takaoven leveys 46,2", korkeus 46,54". Kotimaiset autokoritehtaat rakentavat erikois-tilauksesta juuri sellaisen korin, joka parhaiten soveltuu kunkin yksityisen liikkeen kuljetustarpeisiin. Pakettivaunun sivuja voidaan edullisesti käyttää mainostarkoituksiin.



AVONAINEN PAKETTILAVA. Tällainen teräslava on Amerikassa hyvin suosittu. Samantapaisia laivoja eri tarkoituksiin ovat meikäläisetkin koritehtaat alkaneet toimittaa.



112" ALUSTA HYTTINEEN. Tälle alustalle voidaan mukavasti sijoittaa tavallinen kuorma-auton lava tilaa ottavien puoliraskaiden kuormien kuljetukseen. Säästeliäs 60-hevosvoiman moottori lisää taloudellisuutta.



TEKNILLISIÄ YKSITYISKOHTIA

KYTKIN — Levypaine lisääntyvä keskipakovoiman vaikutuksesta konetta kiihdytetessä. Lämpömitta 9" (22,8 sm), tartuntapinta 485 sm². Värinän vaimentaja.

VAIHEDELAATIKKO — Rulla- ja kuulalaakerit kaikissa eteenpäinajo-vaihteissa. 5 nopeutta eteenpäin, 1 taaksepäin.

MURTONIVELET — Täysin koteloit. Ristitapit ja laakeriholkit karaisut ja hiotut.

RUNKO — Korkealaatuista hiili-terästä, 6 poikkitukea. Rungon leveys laidasta laitaan (hytin takaa kehyksen päähän saakka 34" (84 sm). Pitkittäispalkkien mitat: pituus 183,56" (466 sm), korkeus 6" (15,2 sm), leveys 2,25" (5,7 sm), paksuus 0,19" (4,8 mm). Pääpoikkien korkeus 12,54" (31,8 sm). ETUAKSELI — Lämpökäsittely teräs-

seosta. Etupyörissä säädettävät, kartiomaiset rullalaakerit.

ETUJOUSET — Poikittainen. Pituus 40,25 tuumaa (102,2 sm). Leveys 2" (5,08 sm). Kromiseosterästä. Laakerimalliset, kuivaa tyyppiä olevat jousipidikkeet.

ISKUNVAIMENTAJAT — Edessä kaksi säädettävää, kahtaalle vaikuttavaa nesteiskunvaimentajaa.

OHJAUS — Kierukka ja rulla. Välityssuhde 18,2:1. Kierukan rullalaakerit ovat kartiomaiset. Ohjauspyörän halkaisija 17" (43,2 sm).

TAKA-AKSELI — Täysin kevennetty. Kierteisompaiset kartiopyörät. Kärki-laakeroitu kartiovetopyörä ja lautaspyörässä painelevy. Pyörien navoissa kaksi kartiorullalaakeria. Veto kohdistuu vetoakselin putkeen ja tukitankoihin. Välityssuhde 6,67:1.

JARRUT — Fordin varmuusjarrut sisältäpäin laajenevat, itsestehostuvat jarrukengät. Etujarrut 12"×1,75" (30,5×4,45 sm). Takajarrut: 15,12"×2,5" (38,4×6,35 sm). Jarruhihojen kokonaispinta-ala 1785 sm². Valetuissa jarrurummuissa on vahvistus- ja jäähdäytysrivat. Käsijarru vaikuttaa kaikkiin neljään pyörään.

TAKAJOUSET — Vankat, puoliellipittiset. Kaikki lehdet ovat kromiseosterästä. Pituus 45" (114,0 sm). Leveys 2,25" (5,7 sm).

PYÖRÄT — 5. Teräslevypyörät. RENKAAT — 7,00×17. 6 kudoskerrosta. KÄÄNTÖSADE — 6,35 m.

RAIDEVÄLI — Edessä 55,75" (141,5 sm). AKSELIVÄLI — 122" (3,1 m).

* Oikeus muutosten tekoon pidätetään.

TÄRKEITÄ OMINAISUUKSIA

122 TUUMAN AKSELINVÄLI

1. Vankkatekoinen runko
2. Keskipakoisuuskäytin
3. Kardaniputkiveto
4. Täysin kevennetty taka-akseli
5. Kärkilaakeroitu kartiovetopyörä
6. Erikoisen voimakkaat jarrut
7. Valurautaiset jarrurummut
8. Kierukka ja rullaohjauslaite
9. Pyörissä kartiorullalaakerit
10. 60 HV. moottori

KOKEILKAA TÄTÄ UUTTA 1½ TONNIN V-8 KUORMAVAUNUA OMISSA AJOISSANNE

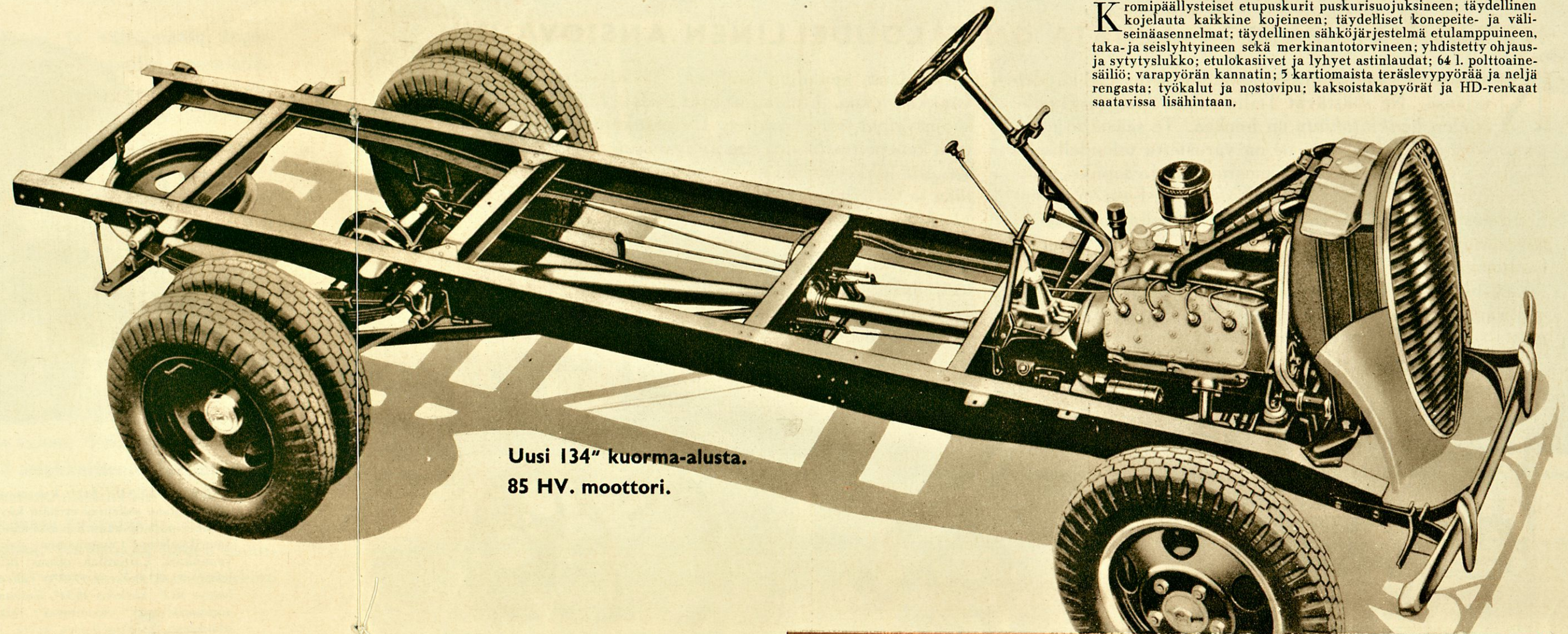
RASKAAMPAAN TYÖHÖN 134- JA 157-TUUMAISET ALUSTAT, JOISSA ON VANKKARAKENTEINEN 85-HEVOSVOIMAINEN KUORMAVALUMUOOTTORI

Ford Motor Company on rakentanut kuormaajuuja kaksikymmentä vuotta. Se on rakentanut yli 4 miljoonaa kuormaajuuja — enemmän kuin mikään muu tehdas. Kuuluisa Ford V-8 kuormaajuumoottori aloittaa nyt seitsemännön menestysvuotensa. Ja tämä vuoden 1938 "painos" on kaikista tähänastisista paras.

Vuoden 1938 kuormureita on kauttaaltaan parannettu, jotta jokaisen kilon kuljettaminen tulisi entistä kannattavammaksi. V-8 moottori, joka aloitti mainehikkaan uransa vuonna 1932, on tänä vuonna vielä entistäankin täydellisempi voimanlähde. 131-tuuman akselivälinen alusta on korvattu uudella 134-tuumaisella alustalla, joka sallii tietenkin hu-

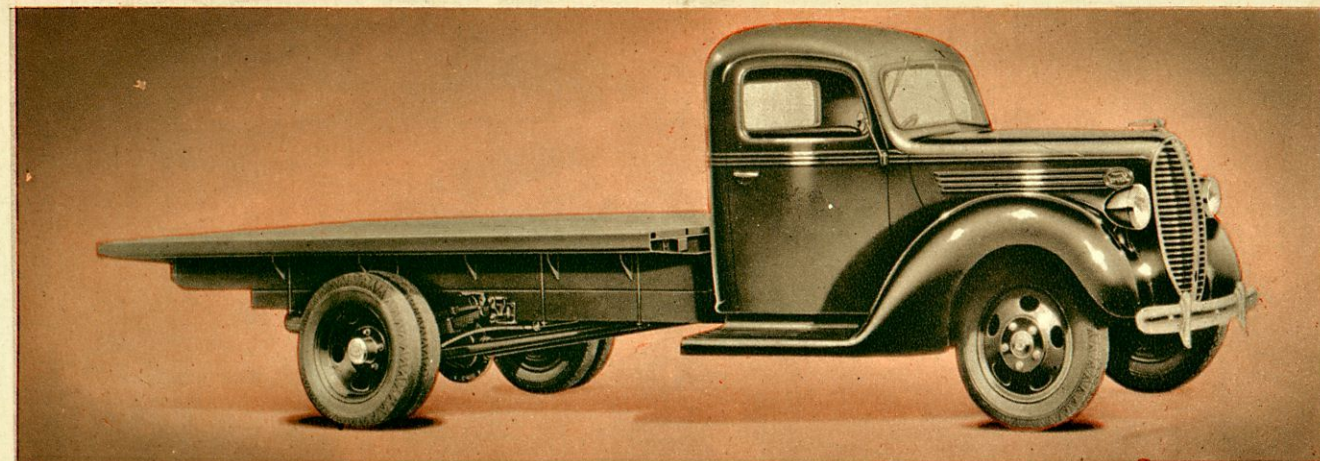
mattavasti suuremman kuormatilan kuin edeltäjänsä. Jarrut ovat suuremmat ja uudestaan suunnitellut, jotta ne pysäyttäisivät entistä tehokkaammin raskaasti kuormitetun vaunun pienemmällä poljinpaineella. Uusi ohjauslaite tekee ajamisen kevyemmäksi. Etupyörien olka-akselit ovat suuremmat ja vankemmat.

Vuoden 1938 kuormaajuuherättävät luottamusta niiden käyttäjiä kohtaan. Ne ovat laatutuotteita ja sen näkee jo etäältä. Uusi jäädyttäjän kuori. Uudet lyhdyt. Täyteläiset, virtaviivaiset lokasuojat. Uusi konepeitto on sara-noitu väliseinämään ja nousee edestä. Nämä vaunut ovat täysin ajanmukaisia ja uudenaikaisia ja antavat liikkeestänekin vastaavan vaikutelman.

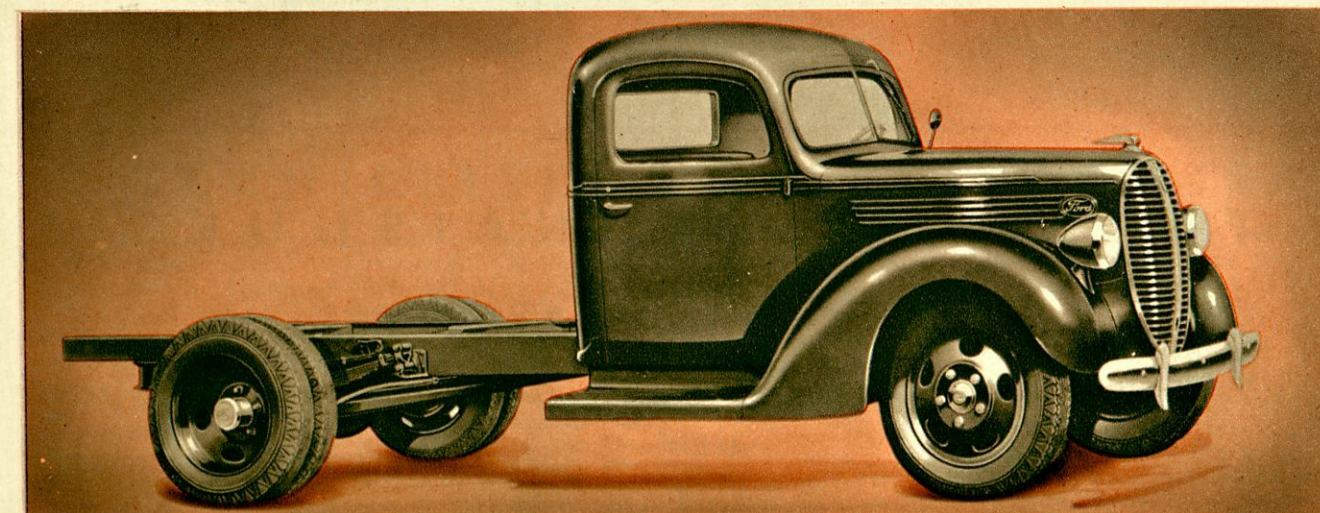


Uusi 134" kuorma-alusta.
85 HV. moottori.

Kromipäällysteiset etupuskurit puskurisuojausineen; täydellinen kojelauta kaikkein kojeineen; täydelliset konepeite- ja väliseinäsennelmat; täydellinen sähköjärjestelmä etulamppuineen, taka- ja seislyhtyineen sekä merkinantotorvineen; yhdistetty ohjaus- ja sytytyslukko; etulokasiivet ja lyhyet astinlaudat; 64 l. polttoainesäiliö; varapyörän kannatin; 5 kartiomaista teräslevypyörää ja neljä rengasta; työkalut ja nostovipu; kaksoistakapyörät ja HD-renkaat saatavissa lisähintaan.



134-TUUMAN ALUSTALLE sopii pitempi kuormaajuuvaun lapa kuin aikaisemmalle 131 1/2 tuuman alustalle. Soveltuu erikoisesti perävaunuja, kippivaunuja ja raskaita kuormia varten.



134-TUUMAN ALUSTA. Pidenten akselivälin ansiosta on hytin ja akselin väli pidentynyt, ollen nyt 60 tuumaa. Kuormatila taka-akselin etupuolella tulee siis pitemmäksi ja suurempi osa kuormasta voidaan sijoittaa akselin etupuolelle, mikä tietenkin on kuljetukselle edullisempää. Kehyksen uusien mittojen ansiosta on helpompaa rakentaa erikoiskoreja. Myös 157-tuumaisen alustan kehysmitat ovat muuttuneet.

KONEALUSTAN YKSITYISKOHTIA

KYTKIN — Levypaine lisääntyy keskipakovoiman vaikutuksesta konetta kiihdytettäessä. Läpimitta 11" (28 sm). Kokonaistuntapinta 800 sm². Väriin vaimentaja.

VAIHDELAATIKKO — Vankkarakenteinen, 4 nopeutta eteenpäin. Rulla- ja kuulalaakerit kaikissa eteenpäinajovaihteissa. Voimanottolaite.

MURTONIVELET — Neulalaakerityyppiä.

RUNKO — Korkealaatuista hiiliterästä, 6 poikkitukea. Rungon leveys laidasta laitaan (hytin takaa kehyksen päähän saakka) 35" (84 sm). Pitkittäispalkkien mitat: pituus (134" alusta) 203,44" (518 sm). (157" alusta) 218,15" (555 sm). Korkeus 7" (17,8 sm). Leveys 2 3/4" (7 sm). Paksuus 7/8" (5 1/2 mm). Pääpoikkituksen korkeus 12 3/4" (32,2 sm).

ETUAKSELI — Taottu I-palkki, hiilimanganiterästä. Etupyörissä säädettävät, kartiomaiset rullalaakerit. ETUJOUSSI — Vankkarakenteinen, poikittainen. Pituus 36 7/8" (98,5 sm). Leveys 2 1/4" (5,7 sm). Kromiseosterästä. Laakerimalliset, kuivatyyppiset jousipidikkeet.

OHJAUS — Kierukka ja rulla. Välytysuhde 18,4:1. Kierukan rullalaakerit kartiomaiset. Ohjauspyörä 18" (45,7 sm).

TAKA-AKSELI — Täysin kevennetty. Kierteishampaiset kartiopyörät. Kartiovetopyörä kärkilaa-keroitu ja lautaspyörässä painelevy. Pyörien na-

voissa kaksi kartiorullalaakeria. Veto kohdistuu vetoakselin putkeen ja tukitankoihin. Välytysuhde 5,14:1 tai haluttaessa 6,67:1.

JARRUT — Ford varmuusjarrut. Jalkajarruissa itseohjastuvat 15,2"×2,5" (38,6×6,35 sm) jarrukengät. Jarruhihojen kokonaispinta-ala 3150 sm². Valurautaisissa jarrurummuissa on jäädytys- ja vahvistusrivat. Käsijarru vaikuttaa erillisenä takapyörään.

TAKAJOUSET — Vankkatekoiset, puolielliptiset. Kaikki lehdet kromiseosterästä. Pituus 50" (126,5 sm). Leveys 2 1/4" (6,35 sm).

PYÖRÄT — 5. Kartiomaiset teräslevypyörät.

RENKAAT — Edessä 6,00×20, 6 kudoskerrosta. Takana 32×6, 8 kudoskerrosta. Eri hintaan on saatavissa myös kaksoistakapyörät, jolloin kaikkien sekä etu- että takarenkaitten koko on 7,50×20.

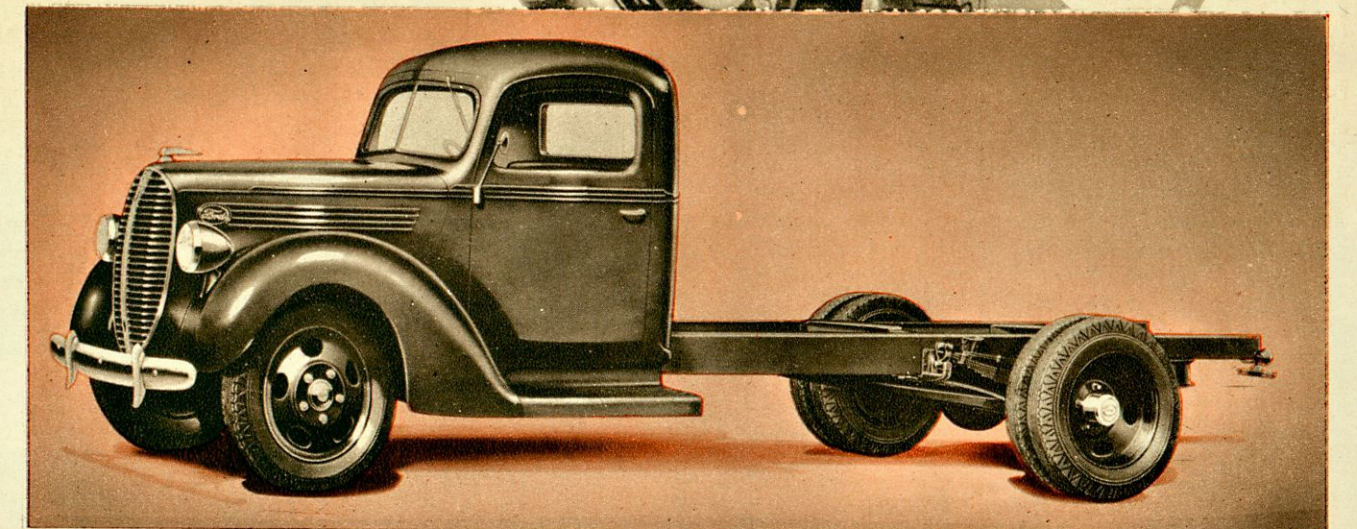
KÄÄNTÖSÄDE 134" alusta: 7,20 m. 157" alusta: 8,40 m.

RAIDEVÄLI — Edessä: 6,00×20 renkailla 58,3" (148 sm), 7,50 renkailla 57" (144,5 sm). Takana: yksinkertaisilla pyörillä 57 3/8" (145,5 sm), kaksoispyörillä 65" (164,5 sm).

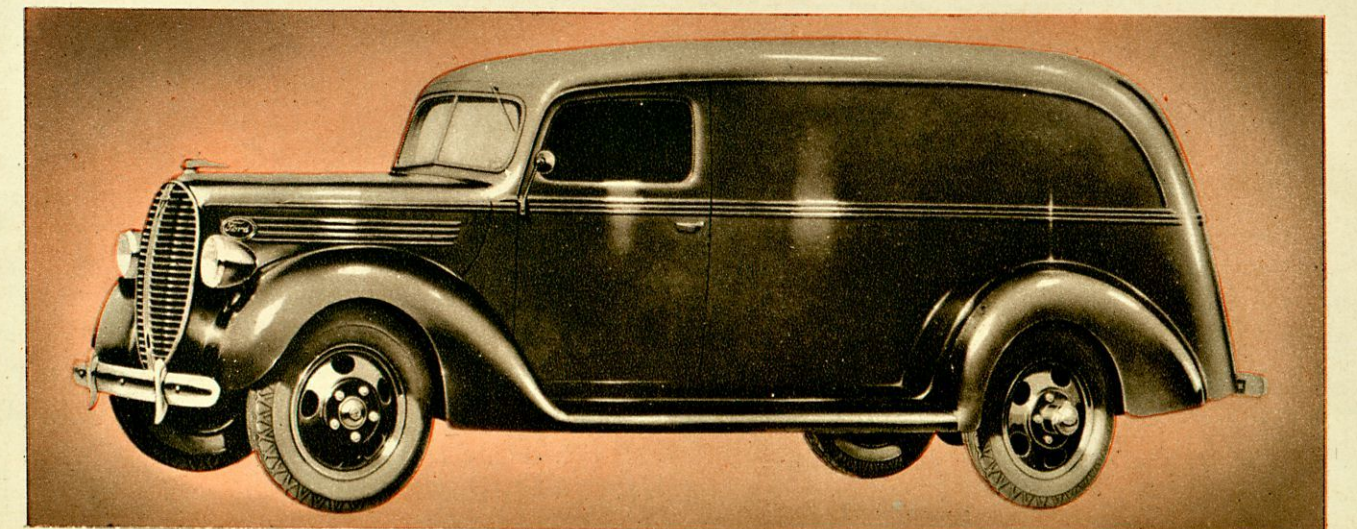
AKSELIVÄLIT — 134" (5,4 m) tai 157" (4 m).

*

Ford Motor Company
pidättää oikeuden muutosten tekoon.



157-TUUMAN ALUSTA. Etäisyys ohjaajanhytin takaseinästä akseliin 85,16 tuumaa. Etäisyys hytin kehyksen päähän 135 tuumaa. Tämä pitkä alusta soveltuu erikoisesti pitkiä lavoja varten, tankkivaunuja, viljavaunuja ja karjan kuljetusta varten. 85-hevosvoimainen vankka kuormaajuuvaunun moottori.



UMPIVAUNU. Tämä umpivaunu on rakennettu uudelle 134-tuuman akselivälin alustalle. Sen lattiapinnan pituus on 119,27 tuumaa, leveys 55,4 tuumaa, korkeus 55,27 tuumaa. Takaoven leveys 46,2 tuumaa, korkeus 46,54 tuumaa. Kotimaisilta koritehtailta saa kukin tilata haluamansa korimallin.

TEIDÄN KANNATTAA KOKEILLA FORD V-8:N SUORITUSKYKYÄ

FORD PAKETTIVAUNUISSA ON TALOUDELLINEN 60 HV. V-8 MOOTTORI

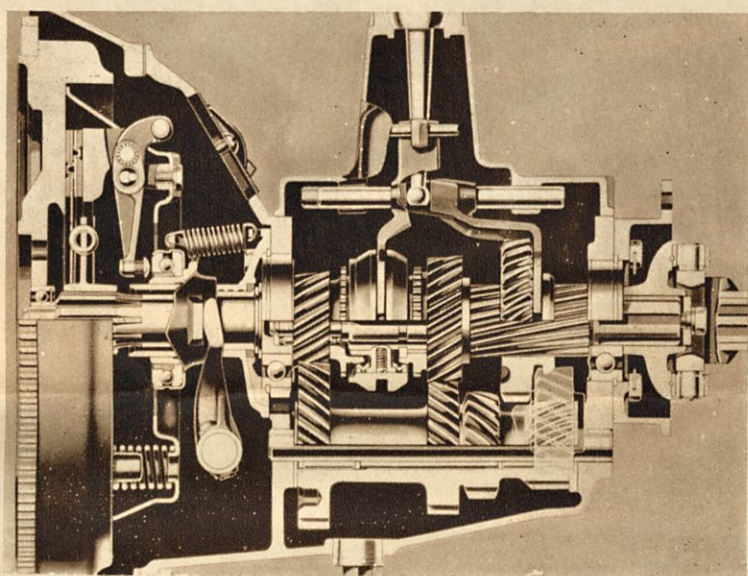
112 TUUMAN PAKETTIALUSTA ON TALOUDELLINEN ANSIOVAUNU

Nämä uudet kevyet ansiovaunut voittavat kaikki edeltäjänsä. Ne säästävät Teille rahaa monella tavalla. Niiden *hankintahinta* on huokea. Te säästätte myös *käyttökustannuksissa*, sillä ne on varustettu taloudellisella Ford V-8 60-hevosvoimaisella moottorilla. Ja lopuksi säästätte myös *huoltokuluissa*, sillä jokainen Ford-osa on rakennettu kestäämään ja *kestämään kauan*. Fordin moottori- ja osavaihtojärjestelmä tarjoaa myös mitä taloudellisimman huoltotavan.

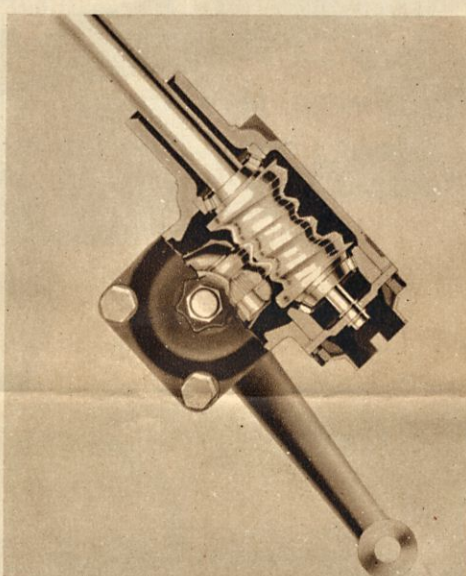
Näitä vaunuja rakennettaessa on ensimmäinen näkökohta ollut käyttäjän kuljetuskustannusten vähentäminen, mutta samalla ne ovat ensiluokkaista mainostusta liikkeel-

lenne. Uusi keula on muhkea. Jäähdyttäjän suojus on vankkaa tekoa. Etulamput ovat uudet. Lokasiivissä leveät suojusvaipat, virtaviivaiset. Uudenaikainen edestä nostettava konepeitto. Niiden siro nykyaikainen ulkomuoto ilmaisee, että liikkeenne on myös aikaansa seuraava menetelmiltään ja laitteiltaan.

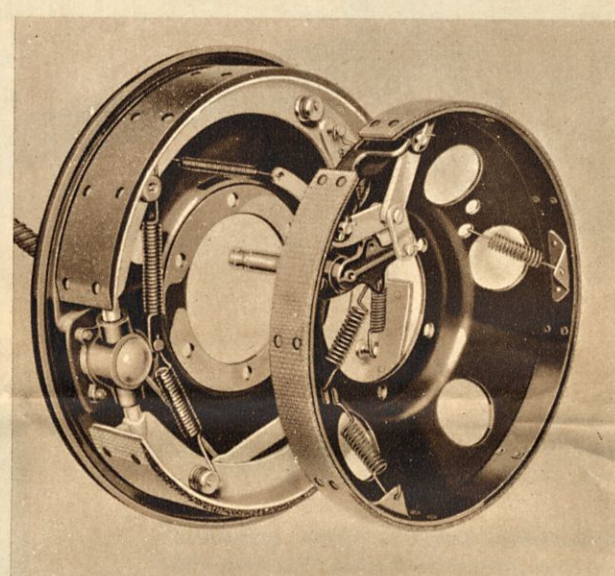
Uudet Ford-pakettivaunut tarjoavat sopivan kuljetusvälineen kaikkia kevyempiä kuljetuksia varten. Niiden joukosta löydätte juuri sellaisen vaunun ja sellaiset varusteet, jotka tyydyttävät Teidän erikoisia tarkoituksianne. Toivomustenne ei milloinkaan tarvitse jäädä puolitiehen valitessanne Fordin.



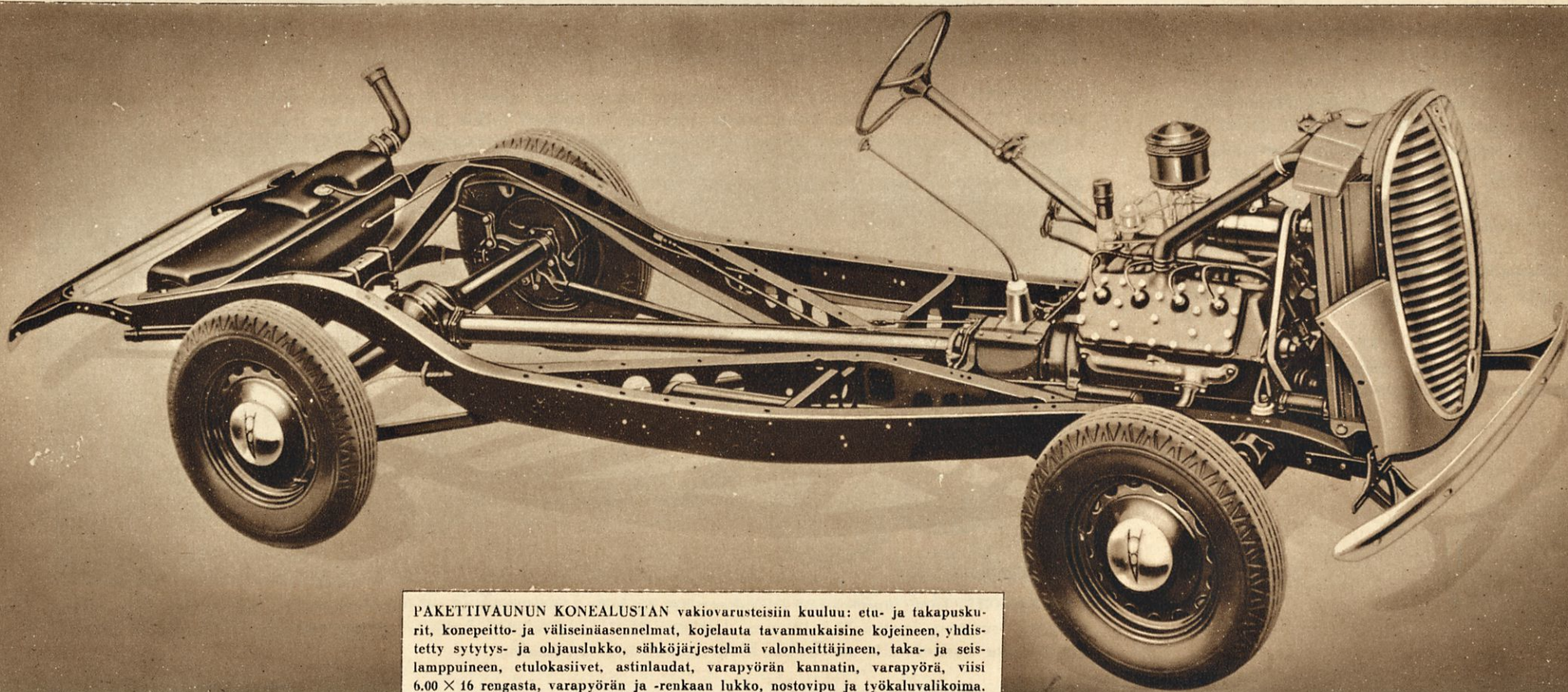
Vaihdelaatikko. Rulla- ja kuulalaakerit vähentävät hankausta. Vaihtaminen synkronisoitu.



Rullatyyppinen ohjauslaite tekee ohjauksen helpoksi ja kevyeksi. Kierukka on asennettu kartiomaisille rullalaakereille hankauksen vähentämiseksi. Ohjauslaitteen välityssuhde on 18,2:1.



Ford varmuusjarrut aikaansaavat sen, että tarvitaan vain kevyt polkimen painallus vaunun pysäyttämiseksi nopeasti ja turvallisesti. Jarrujen läpimitta on kokonaista 12 tuumaa.



PAKETTIVAUNUN KONEALUSTAN vakiovarusteisiin kuuluu: etu- ja takapuskurit, konepeitto- ja väliseinäasennelmat, kojelauta tavanmukaisine kojeineen, yhdistetty sytytys- ja ohjauslukko, sähköjärjestelmä valonheittäjineen, taka- ja seislamppuineen, etulokasiivet, astinlaudat, varapyörän kannatin, varapyörä, viisi 6.00 x 16 rengasta, varapyörän ja -renkaan lukko, nostovipu ja työkaluvalikoima.

KEVYT, NOPEA JA SÄÄSTELIÄS

FORD V-8 KUORMAVAUNU ON KÄY- TÄNNÖSSÄ KOETeltu JA KOKEILTU



Helsingin rikospoliisin uusi "Musta Maija" on Ford V-8 alustalle rakennettu. Poliisille kelpaa vain vaunu, joka on käytännössä koeteltu ja kokeiltu.



Helsingin Meijeriliikkeen valppaat Ford V-kahdeksikot huolehtivat siitä, että pääkaupunki laiset saavat maitonsa ja leipänsä ajoissa kotiin.



Pauligin Fordit taas hoitavat "kahvikullan" jakelun täsmällisesti ja luotettavasti.

Ford V-8:aan rakennettu kätevä kippilaite

Toisista kaupungeista saapuvan tavarank jakelun hoitaa rautatien valpas Ford-vaunusto.



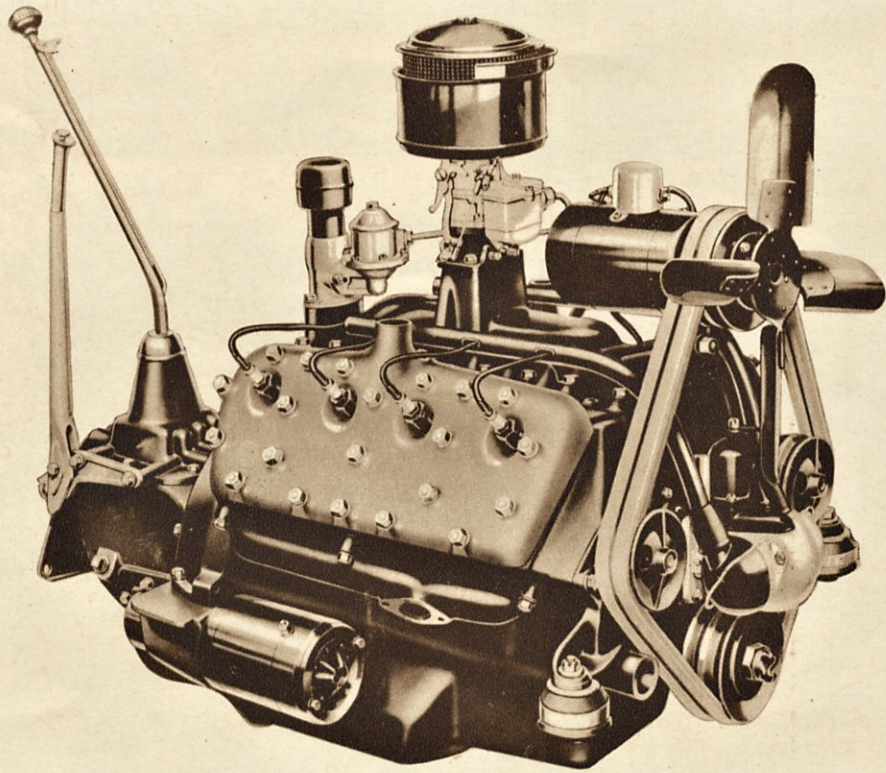
Tässä maallemme erikoinen kuorma- ja henkilövaunun yhdistelmä n.s. "sekajuna", Ford V-kahdeksikko tietenkin sekin.

Ja lopuksi muhkea Ford V-8 linjuri, liikennöitsijän ja matkustajien ylpeys.



PYYTÄKÄÄ KOEAJOA FORD-MYYJÄLTÄ

MOOTTORI, JOKA ON RASKAIDEN KUORMIEN VÄSYMÄTÖN VETÄJÄ



FORD V-8

Kuormavaunujen käyttäjät ovat ostaneet melkein miljoonan Ford kuorma- ja pakettivaunun varustettuna mainehikkaalla V-8 moottorilla. Tämä valtava menekki on parhaana todistuksena siitä, että Ford V-8 moottori on taloudellinen käyttökustannuksiltaan ja hoidoltaan. Kolme seikkaa on välttämätöntä hyvän moottorin rakentamiseen: oikea moottorin suunnittelu — oikeat raaka-aineet ja tarkkuusvalmistus. Ford V-8 moottori täyttää kaikki nämä ehdot. Ford V-8 moottori alkoi voittokulkunsa vuonna 1932. Sen suunnittelu oli oikeaan osunut alusta alkaen. Sitten sitä on vielä jatkuvasti parannettu ja se on saavuttanut uusia suorituskyyvyn ennätyksiä. Uusia ja entistä parempia aineksia on kehitetty. Valuteräksinen kampiakseli, valettu nokka-akseli ja valurautaiset männät ovat pidentäneet moottorin ikää. Uudet valmistusmenetelmät, uudet tuotantokoneet, uudet tarkistuslaitteet ovat lisänneet valmistuksen tarkkuutta. Nykyhetken Ford V-8 moottori on paras Fordin tähän saakka rakentamista.

85
HEVOSVOIMAA

ERITTELYT

85-HEVOSVOIMAINEN MOOTTORI — Sylinterin läpimitta 77,79 mm. (3,062"). Iskun pituus 95,25 mm (3 3/4"). Sylinteritilavuus 3,62 lit. (221 kuutiotuumaa). 85 jarrutettua hevosvoimaa 3800 kierr./min. Puristussuhde 6,12:1.

60-HEVOSVOIMAINEN MOOTTORI — Sylinterin läpimitta 66 mm (2,6"). Iskun pituus 81,3 mm (3,2"). Sylinterin tilavuus 2,23 lit. (136 kuutiotuumaa). 60 jarrutettua hevosvoimaa 3500 kierr./min. Puristussuhde 6,6:1.

SYLINTERIRYHMÄ — Puoliteräsvalua. Molemmat sylinteriryhmät ja kampikammio valettu yhdeksi kappaleeksi. Vesivaipat ulottuvat sylinteriseinämien ja kampikammion koko pituudelle. Kiilloitettut, peilihiotut sylinterit.

KAMPIAKSELI — Ford valuteräseosta. Täysin tasapainoistettu kiinteine vastapainoineen. 3 päälaakeria. Päälaakerien pinta-ala 85 HV moottoreissa 228 sm² ja 60 HV moottoreissa 175 sm².

KIERTOKANGET — Taottua mangaaniterästä. Asennettu parittain täysuiville erikoislaakereille. Männäntapin holkit pronssia.

MÄNNÄT — Kevyet valumännät. Täysuivat männäntapit. Holkin sekä sisä- että ulkopinnat ovat laakeripintoja.

NOKKA-AKSELI — Kulumista kestävä valurautaseosta. 3 teräsrunkoista valkometallilaakeria. Nokka-akselin hammaspyörä puristettua massaa.

VENTTIILIT — Kaikki imu- ja pakoventtiilit ovat kuumuutta kestävä krominikkeliteräseosta. Venttiilinvartien päitä suurennettu. Kevyet, ontot, yhdestä kappaleesta valmistetut venttiilinnostajat.

PAKOVENTTIILIN ISTUKKARENKAAT — Tungsten kromiseosterästä.

MOOTTORIN VOITELU — Välitön painevoitelu kaikkiin kampiakselin, nokka-akselin ja kiertokankien laakereihin, myös jakopyörästään. Kampikammion öljymäärä: 85 HV moottorissa 4 3/4 lit., 60 HV moottorissa 3 3/4 lit.

KAMPIKAMMION TUULETUS — Välitön ilmavirtaus kampikammion ja venttiilikammion kautta.

JÄÄHDYTYS — Kaksi itsevoitelevaa keskipakoisvesipumppua. Tuuletajan suuruus ja jäähdyttäjän tilavuus vaihtelee eri kuorma-automallien mukaan. Kuorma-autojen moottoreissa on kaksoishihnat ja suurempitehoiset vesipumput, joissa on leveät kuulalaakerit.

POLTTOAINEJÄRJESTELMÄ — Ilmanpuhdistajalla ja äänenvaimentajalla varustettu kaksoisputouskaasuttaja. Imuputkisto Duplex-tyyppiä. Mekaaninen polttoainepumppu.

SYTYTYS — Virranjakaja ja induktiokela vesitiiviissä kotelossa. Täysin itse-toimiva sytytyksen säätö, tyhjiösäätöinen säätäjä.

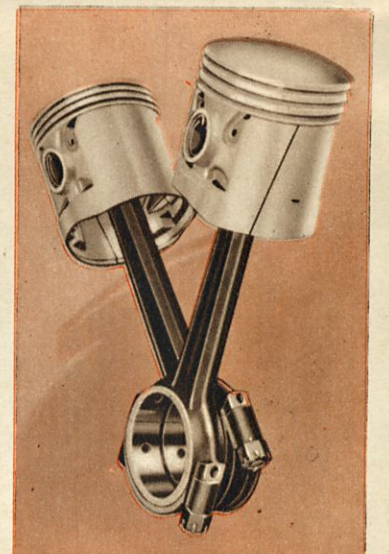
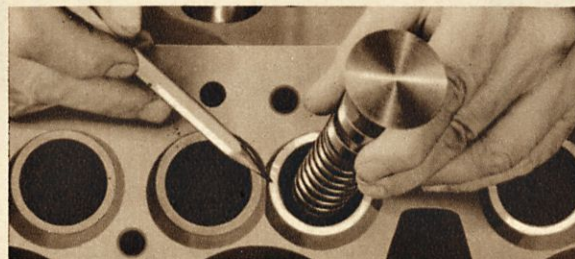
KENNOSTO — 17-levyinen, teho 100 amperituntia.



Valuteräksinen kampiakseli — Päälaakerit ja kampipitapin laakerit ovat poikkeuksellisen kovat. Tuhansien kilometrien ajon jälkeen ei juuri huomaa mitään kulumista.

Kiertokankien laakerit — Uivat kiertokankien laakerit liikkuvat vapaasti. Senvuoksi ei kiertokankien paine aina satu samaan kohtaan, joten kulumisen vähenee.

Venttiilit ja venttiilin istukkarenkaat — Hyvän suorituskyyvyn takaamiseksi ovat kaikki venttiilit kuumuutta hyvin kestävä krominikkeliterästä — poistovenktilin istukkarenkaat ovat tungsten-terästä.



AIKAA JA RAHAA SÄÄSTÄVÄ FORD MOOTTORIN JA OSIEN VAIHTOJÄRJESTELMÄ

On vielä eräs syy, minkä vuoksi vuoden 1938 Ford kuorma- ja pakettivaunun omistaminen tulee niin edulliseksi. Tarkoitamme moottorin ja muiden Ford-osien vaihtojärjestelmää. Kymmenien tuhansien kilometrien ankaran käytön jälkeen voidaan Ford V-8 moottori vaihtaa tehtaassa täysin uusittuun moottoriin ja tämä vaihtaminen maksaa vähemmän kuin moottorin tavallinen täyskorjaus. Lisäksi säästyy täten paljon aikaa, sillä moottorin vaihto kestää vain muuta-

man tunnin. Ford-tehtaalla uusitut moottorit puretaan alkutekijöihinsä. Sylinterit porataan uudelleen ja kiilloitetaan peilikirkkaiksi. Kampiakselit tarkastetaan ja uusitaan tarpeen vaatiessa. Uudet laakerit, uudet männät, männän tapit, renkaat ja venttiilit ja venttiilien jouset asennetaan moottoriin. Kaikki kuluneet osat korvataan uusilla. Uusittu moottori on valmis palvelemaan omistajaansa täysin uuden moottorin veroisena.

Suomal. Kirjall. Seuran Kirjapainon Oy:n Syväpaino *25*

FORDIIN VOITTE AINA LUOTTAA